volerelaluna LA POLITICA PUNTOACAPO

La Cina è vicina. Intervista a Giorgio Airaudo

Per anni il dibattito europeo sulla Cina è stato dominato da due opposte semplificazioni: da un lato l'idea della Cina come minaccia industriale assoluta, dall'altro quella di una cooperazione economica possibile senza conflitti. La transizione verso l'auto elettrica e la crisi dell'automotive europeo costringono oggi a guardare la questione con maggiore concretezza. La Cina non è più soltanto la "fabbrica del mondo" ma è diventata uno dei centri principali dell'innovazione industriale, soprattutto nel campo dei veicoli elettrici, delle batterie e delle tecnologie applicate alla produzione. In questo quadro, una delegazione della CGIL Piemonte, con la partecipazione della FIOM nazionale, ha visitato il Guangdong, una delle province più industrializzate della Cina e uno dei cuori mondiali della filiera dell'auto elettrica. La missione ha incluso incontri con il sindacato cinese e visite ad aziende come BYD, CATL, XPeng, EVE Energy e GAC. Ne abbiamo parlato con Giorgio Airaudo, segretario generale della CGIL Piemonte.

Perché la CGIL in Cina?
Perché la Cina è ormai da vent'anni il luogo delle novità dal punto di vista dei prodotti. E se parli di prodotti non puoi non occuparti dei processi; se ti occupi di prodotti e processi, non puoi non occuparti delle condizioni di lavoro. Tutto si tiene. Un sindacato che vuole rappresentare lavoratrici e lavoratori non può limitarsi alla difensiva, alla gestione della crisi e degli ammortizzatori sociali. Deve occuparsi dei possibili investimenti, dei prodotti che arrivano, dei processi produttivi che quei prodotti si portano dietro. Per questo era importante andare a vedere con i nostri occhi. Puoi leggere tutti gli abstract che vuoi, puoi studiare, ma alcuni processi produttivi o li vedi, e vedi le persone lavorare, oppure non riesci davvero a capirli.

Perché proprio il Guangdong?
Perché il Guangdong è il luogo da cui è partita l'ultima grande rincorsa cinese, il luogo delle sperimentazioni e della concentrazione di alcune aziende che ormai conosciamo anche in Europa. Penso a BYD, nata a Shenzhen, che stiamo imparando a conoscere per le sue auto elettriche a basso costo**,** e a CATL, il più grande produttore di batterie al mondo, che da sola controlla circa un terzo del mercato globale delle batterie per veicoli elettrici. Era il luogo in cui guardare il punto alto dello sviluppo cinese, o almeno quello che si presenta come tale. Naturalmente questa scelta ha comportato anche un limite: abbiamo visto soprattutto la parte finale e più avanzata del processo, non l'intera filiera. Non abbiamo avuto testimonianza diretta di tutto ciò che sta fuori dalle grandi aziende.

Automotive e batterie erano quindi il cuore della missione?
Sì. Siamo in Europa, siamo a Torino, e abbiamo organizzato questo viaggio come CGIL Piemonte, a cui poi si è aggiunta la FIOM nazionale. L'obiettivo era vedere fabbriche di automobili e batterie. C'è stata una lunga negoziazione con il sindacato cinese, con cui i rapporti sono ripresi da non moltissimo tempo e sono positivi dal punto di vista dello scambio. Naturalmente bisogna sapere che i due modelli sindacali non sono paragonabili. Pensare che il sindacato italiano e il sindacato cinese siano omologhi sarebbe un artificio.

Bisogna tenere conto dei sistemi diversi e del peso che, dentro quei sistemi, ha la rappresentanza del lavoro. Abbiamo visto imprese private e imprese pubbliche, da BYD a GAC. Il sindacato cinese è stato un ottimo veicolo per entrare nelle aziende. Non abbiamo ricevuto veti sostanziali. L'unica cosa che non siamo riusciti a vedere sono le sperimentazioni più avanzate sugli umanoidi nelle fasi di montaggio: per esempio il reparto pilota di BYD resta per me una leggenda, un segreto industriale.

Qual è stata la sorpresa maggiore?
Mi aspettavo qualche difficoltà in più. Invece ho trovato una buona apertura. La cosa che mi ha colpito di più è stata l'età media molto bassa dei lavoratori nei processi produttivi dell'automobile e delle batterie. In alcuni stabilimenti visitati l'età media era intorno ai 31 anni, in altri addirittura 26. È circa la metà dell'età media degli stabilimenti italiani dell'automotive, che stanno spesso intorno ai 50 anni. Mi ha colpito anche la presenza di donne nei processi decisionali, nella ricerca e sviluppo e nell'ingegneria. Ho discusso di robot umanoidi con una responsabile delle sperimentazioni di BYD che aveva circa 32 anni. Anche nel management e negli incontri sindacali locali abbiamo incontrato molte donne. Naturalmente può esserci una componente casuale, ma è un elemento che mi ha colpito.

E dal punto di vista dell'automazione?
Ho visto un livello molto alto di automazione, soprattutto nelle prime fasi del processo: lastratura, ferratura, verniciatura. Centinaia di robot, con pochi esseri umani nelle stazioni di controllo qualità o assistenza ai macchinari. Per certi versi mi ha ricordato il tentativo della Fiat di Ghidella: una fabbrica fortemente robotizzata. La differenza è che i cinesi sembrano essere riusciti a fare ciò che la Fiat allora non portò fino in fondo. Attenzione però: nelle fasi che abbiamo visto non ho trovato un'automazione necessariamente "nuova". Ho visto molta automazione tradizionale: bracci robotici, carrelli filoguidati, movimentazione automatizzata, saldatura. La vera scommessa sembra essere l'inserimento dell'automazione avanzata e degli umanoidi nelle fasi di montaggio.

Perché proprio il montaggio?
Perché lì ci sono lavorazioni fini: il lavoro sottoscocca, la posa delle guarnizioni, l'inserimento di componenti nell'abitacolo, i sedili, la plancia, i cavi elettrici, i connettori. Sono attività che richiedono manualità fine. Da quello che ho capito, l'umanoide non è ancora pienamente in grado di farle. Il problema sembra più meccanico che di intelligenza artificiale: la mano meccanica non ha ancora la sensibilità e la capacità di reagire alle varianze della mano umana. Ho chiesto a un'ingegnera di BYD di 32 anni quando pensassero di avvicinarsi alla manualità umana. Io ho azzardato cinque-dieci anni. Lei mi ha risposto: due o tre. Naturalmente bisogna distinguere tra promozione del proprio prodotto e realtà effettiva. Per saperlo davvero avremmo dovuto vedere un umanoide montare componenti sottoscocca. E questo non l'abbiamo visto.

Gli avete chiesto se questa automazione potrà avere ricadute occupazionali?

Sì, ed è emerso un ragionamento complesso e proficuo. Management e sindacato cinese tendono a presentare l'automazione non solo come sostituzione di lavoro, ma come risposta a quattro problemi diversi. Il primo è demografico: la Cina sta invecchiando e nei prossimi anni avrà meno lavoratori disponibili. Da questo punto di vista, l'automazione viene letta anche come una risposta alla riduzione della forza lavoro. Il secondo riguarda la trasformazione delle competenze: ci sarà bisogno di lavoratori per costruire, programmare e gestire automazione, intelligenza artificiale e robot umanoidi. Quindi, almeno nella loro narrazione, non ci sarebbe solo perdita di lavoro, ma anche spostamento verso nuove mansioni. Il terzo punto, per me molto interessante, riguarda il tempo di lavoro. Se l'automazione aumenta la produttività, allora si può porre il tema della riduzione dell'orario: lavorare tutti un po' meno. Naturalmente bisogna distinguere questa rappresentazione dalla realtà concreta del lavoro in Cina, che oggi è ancora spesso fatta di straordinari, ritmi intensi e non certo di redistribuzione automatica dei guadagni di produttività. Però il fatto che nel confronto con management e sindacato emerga questo discorso, anche in termini retorici e strumentali, è politicamente interessante. Infine c'è un quarto aspetto, più direttamente legato alla salute. Da torinese che si è occupato di Fiat e catene di montaggio per una vita, mi ha colpito molto sentire dire che lavorare a braccia tese o alzate danneggia la salute e che quindi alcune lavorazioni usuranti dovrebbero essere affidate a robot o umanoidi. Questo è uno dei temi storici del movimento sindacale: fatica, rotazione delle mansioni, usura, problemi alla colonna vertebrale, artrosi, epicondiliti, malattie professionali. In teoria, l'innovazione tecnologica potrebbe anche avere un riscontro positivo sulla salute. Togliere i lavori più usuranti agli esseri umani sarebbe una cosa importante.

Passiamo all'Europa. Dopo questo viaggio, come valuti la sfida cinese per l'industria europea?

Noi siamo andati lì perché in Italia abbiamo una capacità produttiva installata enorme e stabilimenti vuoti. Abbiamo una capacità installata di circa 1,2 milioni di vetture, ma produciamo molto meno (circa 300, 350 mila). In alcuni stabilimenti si lavora pochissimo: a Cassino, per esempio, quest'anno si è lavorato poco più di una ventina di giorni. Produciamo più cassa integrazione che automobili. Nel frattempo, il mercato delle auto cinesi in Europa cresce. In Italia, nel mese di maggio, considerando tutti i marchi e i prodotti riconducibili alla Cina, si arriva a una quota significativa del mercato. Parliamo del 14,8%! Il paradosso è che queste auto entrano nel mercato europeo nonostante i dazi introdotti dall'Unione Europea e, una volta arrivate, vengono comunque sostenute anche attraverso incentivi pubblici nazionali all'acquisto. Se il mercato europeo le compra comunque, allora la questione non può essere soltanto commerciale. La domanda sindacale elementare è: se compriamo le loro auto e se le incentiviamo con soldi pubblici, perché non produrle qui? Perché non usare la capacità produttiva inutilizzata che abbiamo?

Ti riferisci anche a Leapmotor?

Sì. Leapmotor fa parte della galassia Stellantis attraverso un'alleanza societaria. E noi

importiamo quelle auto, che non produciamo né in Italia né in Europa, pagandole anche con incentivi finanziati dalle tasse dei lavoratori dipendenti e dei pensionati. Ripeto è un paradosso. Se il mercato va verso quei prodotti, almeno si condizioni la produzione e si usino gli impianti scarichi. Noi non stiamo dicendo di fermare i produttori cinesi: stiamo dicendo che sarebbe molto meglio avere un produttore cinese che investe e produce in Italia piuttosto che continuare semplicemente a importarne le automobili.

Quale dovrebbe essere la risposta del Governo italiano?
Secondo me l'Italia è nei vagoni di coda del dibattito europeo. Siamo rimasti a una discussione antica: mantenere ancora un po' i vecchi prodotti, farci inquinare ancora un po', farci ammalare ancora un po', produrre ancora un po' le vecchie auto. Si arriva persino a trucchi come quello dei biocarburanti, che sappiamo non poter soddisfare una domanda di massa per il trasporto privato. La Cina ci dice che la storia non la puoi rallentare. L'Italia avrebbe bisogno più di altri Paesi di fare il salto tecnologico. Non ci sono riusciti nemmeno i tedeschi a fare una transizione soft. La Germania ha puntato sull'auto elettrica di gamma medio-alta, quella con più redditività, e ha scoperto che se fai l'elettrico solo su auto da 50mila euro in su, poi quelle auto non te le comprano. In Europa manca l'utilitaria elettrica. Se ne è accorta anche la Commission Europea.

Quindi per recuperare il ritardo servono anche i cinesi.
Penso che serva contaminazione regolata. Dico provocatoriamente: dovremmo fare con i cinesi quello che i cinesi hanno fatto per vent'anni con l'industria europea dell'automobile. A Torino esistono da anni centri di ricerca e sviluppo di produttori cinesi, con centinaia di ingegneri di molti Paesi, che studiano lo stile e i mercati europei. I cinesi sono già qui. L'Europa sta discutendo strumenti regolatori per gli investimenti extra-europei: quote societarie, componentistica europea, proprietà intellettuale. Il principio non è ignoto ai cinesi: loro lo hanno praticato per anni con le joint venture imposte ai produttori europei in Cina. Ora si tratta di costruire una via regolatoria europea.

In che senso questa è una finestra temporale decisiva?
Molti produttori cinesi stanno cercando sbocchi in Europa prima che le regole europee si definiscano pienamente. E stanno passando dall'idea del *greenfield*, cioè costruire stabilimenti nuovi, all'uso di capacità produttiva già esistente e inutilizzata. È quello che è successo in Spagna con l'ex stabilimento Nissan di Barcellona ceduto a Cherry, ed è quello che avviene con CATL e Stellantis a Saragozza per le batterie. Nei prossimi 12-18 mesi i produttori cinesi cercheranno capacità produttiva esistente e non utilizzata in Europa. L'Italia ha stabilimenti, competenze tecniche, storia industriale e domanda di mercato. Dovrebbe porsi seriamente il problema.

E Stellantis?
Stellantis sta cedendo capacità produttiva in Spagna a Leapmotor. Non si capisce perché non si ragioni sugli stabilimenti italiani, dove l'utilizzo degli impianti è bassissimo. Mirafiori ha tre milioni di metri quadrati, di cui la metà inutilizzati. BYD, attraverso la sua

amministratrice delegata Stella Li, ha dichiarato di aver chiesto a Stellantis la possibilità di usare capacità produttiva a Cassino e Mirafiori. Sarebbe interessante sapere perché è stato detto di no. Il punto è che noi continuiamo a pensare di avere la Fiat, ma non abbiamo più la Fiat. Abbiamo Stellantis, una grande multinazionale che non fa dell'Italia il suo luogo principale di produzione in Europa. Per Stellantis oggi sono più importanti Francia, Spagna e Germania. L'Italia viene dopo.

La CGIL cosa può fare in questa fase?
L'obiettivo di un sindacato non è solo difendersi quando vengono aggrediti posto di lavoro, reddito e condizioni. Deve anche immaginare futuri in cui il reddito ritorni e il lavoro sia stabile. E questo significa restare un Paese manifatturiero. L'Italia non può uscire dalla manifattura. Se pensiamo di diventare un Paese fondato soltanto su servizi, grandi eventi, turismo, ristorazione, alberghi, lavori rispettabilissimi ma spesso a basso reddito, allora costruiamo un Paese povero, incapace di reggere il proprio welfare. Servono i redditi della manifattura, servono tasse e contributi pagati su quei redditi, per finanziare pensioni, sanità e scuola pubblica.

Gli investimenti cinesi pongono però anche problemi sul piano delle relazioni industriali. Non siete preoccupati?
Io do per scontato che i cinesi che vengono a produrre in Europa non vengano con le loro regole di rappresentanza sociale. Anzi, penso che la contaminazione possa avvenire anche sui diritti. A settembre andremo a Barcellona a incontrare *Comisiones Obreras*, perché vogliamo capire come il sindacato spagnolo sta affrontando l'arrivo di produttori cinesi. In questo momento la Spagna è una delle principali piattaforme di ingresso degli investimenti cinesi in Europa. È evidente che non ci deve essere nessuna deroga: valgono i contratti nazionali, vale il diritto del lavoro nazionale. Da quello che ho capito, i cinesi questo lo sanno e lo danno abbastanza per scontato.

C'è però anche il tema dell'avviamento degli impianti.
Sì. Come avveniva per gli stabilimenti Fiat in Russia, Serbia o Polonia, l'avviamento degli impianti spesso viene fatto con lavoratori del Paese d'origine. I cinesi fanno lo stesso: in Ungheria e in Spagna hanno portato personale cinese. Per il sindacato sarà molto importante capire quanti sono, per quanto tempo restano e quali metodologie produttive introducono. È un oggetto sindacale di grande interesse. In Italia per ora non abbiamo uno stabilimento finale cinese. Abbiamo "pezzi di cervello", centri di ricerca, e nella provincia di Torino diverse aziende della componentistica partecipate o acquisite da proprietà cinesi. Ma abbiamo anche stabilimenti vuoti.

In questo quadro, il tema clima-lavoro diventa centrale.
Sì. Mi colpisce che in Italia non ci sia un vero dibattito sull'elettrico, sull'autosufficienza energetica, sugli effetti sulla salute, sul clima e sul lavoro. In Piemonte siamo parte dell'Alleanza Clima Lavoro, promossa anche da Sbilanciamoci!, insieme a organizzazioni sindacali e ambientaliste. L'idea di fondo è che la transizione ecologica e la mobilità

sostenibile non riguardino solo l'ambiente, ma anche il lavoro, l'occupazione e il modello di sviluppo. La transizione non può essere giusta ambientalmente e ingiusta socialmente. Ma non può nemmeno essere socialmente giusta se resta ambientalmente insostenibile. Non ci si può ammalare per lavorare, né al lavoro né vivendo intorno ai luoghi di lavoro. Per questo la transizione industriale è un'occasione strategica. La necessità del salto tecnologico, i problemi dell'occupazione, la sfida dell'autosufficienza energetica e del clima possono diventare un'occasione per il sindacato e per i lavoratori. C'è un pezzo di futuro lì. Non possiamo chiuderci solo nei diritti civili: dobbiamo tenere insieme diritti civili e diritti sociali.

Con quale impressione sei tornato dalla Cina?
Sapevo che eravamo in ritardo. Sapevo che dovevamo correre. Sapevo che c'era un'occasione. Sono tornato dalla Cina con un'idea ancora più netta: ci è rimasto molto poco tempo. La risorsa minore che abbiamo è il tempo. Se si chiudono alcune vicende e alcuni spazi, rischiamo come Paese, come comunità, e soprattutto come lavoratori e lavoratrici con le loro famiglie, di essere più deboli. Perché tutto sta correndo.

L'articolo è tratto, in virtù di un rapporto di collaborazione, da sito di *Sbilanciamoci!*